Jaro 18-a Marto-Aprilo 1966 N-ro 3



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Esperanto-strato en Palencia



18-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

de la 14-a ĝis 20-a de majo 1966-a

Adreso de L.K.K.:
W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, Amsterdam (C.).
Banko: Algem. Bank Nederland, Damrak 33, Amsterdam.
Konto: 9144889 (je la nomo: „Esperanto Kongreso").
Poŝtĉekkonto: 359290
(je la nomo: W. L. van Leeuwen, Stationsplein 25, A'dam).
Kongresejo: N.V.-Huis, Oudegracht 245, Utrecht.

Kongreskotizo

ĝis 1.4.1966	ned. gld.	25.—
post tiu dato	ned. gld.	35.—

Por la pensiuloj, edzinoj kaj junuloj malpli ol 19 jaraj la sumoj estas sinsekve ned. gld. 15.— kaj 20.—.

Simpatianto (kiu ne vizitas la kongreson) pagas ned. gld. 5.— (tuj post la kongreso li ricevos la kongresinsignon kaj aliajn kongresaĵojn).

Limdato: 1.5.1966.

Por tiuj kiuj aliĝos post tiu dato aŭ alvenos en la kongreso sen antaŭa aliĝo, L.K.K. ne povas akcepti iun respondecon pri tranoktado en la kongresurbo nek pri la partoprenado en la ekskursoj.

Aliĝo

ĝis la 15a de februaro aliĝis ĉirkaŭ 250 partoprenontoj el 16 landoj. Kompreneble ni atendas ankoraŭ multajn aligilojn kaj ni urĝe petas al vi aliĝi baldaŭ por plifaciligi nian laboron!
Ni jam forsendis grandan kvanton el la kongreskartoj. Ĉiuj, kiuj aliĝis sufiĉe frue, havos tranoktejon laŭ la petita kategorio. Ĉar la nombro de la hotelĉambroj en la prezo kategorio D estas nur tre modesta, ni ankaŭ utiligos adresojn de privatuloj ĉe kiuj vi akiros ĉambron kaj matenmanĝon.

Programo

Ĉiuj programeroj nun estas pretaj. En la mateno de mardo (17. V) ni organizas promenadon tra la antikva parto de la urbo Utrecht, kiu havas multajn rimarkindajn lokojn, gvidatan de Esperantisto kiu konas sian urbon tre bone. En la posttagmezo de merkredo (18.V) okazos kelkaj fakaj ekskursoj (fabriko por vagonoj, stacidomo, riparejo por dizeltrajnoj, eduka centro por la signalado, moderna halo por la transportado de fervojaj pecaĵoj) por la interesuloj. Kompreneble la nombro de la partoprenontoj estas limigita. Vidu la anonctabulon en la kongresejo.
Samtempe okazos ekskurso *nur* por virinoj, kiuj faros aŭtobusveturon al la bela vilaĝo Zeist kaj vizitos fabrikon tiean.
Denove: vidu nian anonctabulon.
Dum la vespero de ĉi tiu tago estos la fakprelego. Krome ni montros du filmojn pri la bela Nederlando (propagandfilmojn de la Nederlandaj Fervojoj) kaj ankaŭ nia germana amiko Fritz Lautenbach el Fulda montros kelkajn diapozitivojn pri la kongresurbo 1967a!

Senpaga bileto al Nederlando

Vian internacian senpagan bileton vi povas mendi ĝis kaj de Utrecht laŭ libervola vojaĝvojo. Por la veturo per la speciala trajno de Utrecht al Rotterdam kaj returne je la lasta kongrestago vi ne bezonos propran bileton: la trajno estos disponigita de la Direkcio de N.S. kaj ĉiu partoprenonto al la tuttaga ekskurso ricevos specialan veturbileton.

Ekskursplano

La speciala trajno al Rotterdam je vendredo (20.V) forveturos de Utrecht C.S. je 8.26 h.

La ŝipo forveturos de Rotterdam je 9.30 h. kaj returnos je 18.30 h.

La speciala trajno forveturos de Rotterdam C.S. je 19.23 h kaj alvenas en Utrecht C.S. je 20.01 h.

Tiu alvenhoro estas sufiĉe frua por tiuj kiuj intencas vojaĝi hejmen per la dumnoktaj trajnoj.
Por la partoprenado al la tuttaga ekskurso vi ankaŭ povos anonci vin dum la kongreso tiel longe kiel estos ankoraŭ disponigeblaj lokoj. L.K.K.

Interesa kaj valora invito

La Estraro de IFEF ricevis la suban leteron de La Hinda Instituto de Esperanto, kiun ni publikigas en sia tuto.

La Hinda Instituto de Esperanto,
Post Box 604, New Delhi-1
Hindujo.

S-ro K. G. J. de Jong, Prezidanto,
Intern. Fervojista Esperantista Federacio,
Nederlando.

Estimata samideano!

Bonŝance pluraj esperantistoj en Delhi estas fervojistoj, inter ili estas la grava ĉefo de fervojo s-ro S. S. Mahant kiu ankaŭ estas prezidanto de H.I.E. Ankaŭ multaj estraranoj de HIE estas fervojistoj.
Por pliaktivigi la movadon en Hindujo, kaj por plivastigi la rondon de la internaciaj fervojistoj, ni petas vin okazigi la Internacian Kongreson de Fervojistoj en nia ĉefurbo Delhi. Ĉijare aŭ dum 1967, ni preferus dum nuna jaro.
Laŭ la regularo, IFEF kongreso ĝenerale okazas en majo, sed tiu monato estas varmega, do ne estas taŭge okazigi Kongreson en Hindujo en majo. Ni proponas havigi ĝin en novembro. Ĉu tio estas ebla?
S-ro Mahant jam priparolis la aferon kun Prezidanto de Fervoja Direktoraro (Cairman Railway Board), kiu konsentis permesi diversajn faciligojn rilate al loĝado, manĝado, veturado per speciala vagonaro vidindaĵadi tra la diversflanka Hindujo.
Ni petas vin skribi al ni baldaŭ, ke ni povu iel servi la aferon de Nia Lingvo en multlingva Hindujo.
Okazigo de IFEF Kongreso en Hindujo dum 1966 aŭ 1967 vere estos granda favoro al ni en malproksima lando.
Kun sinceraj salutoj,

Samideane via,
Seoti Prakash, sekretario H.I.E.

La 14-an de februaro 1966.



Jen la respondo de nia prezidanto, k-go de Jong:

Al la estraro de la

Hinda Instituto de Esperanto
Post Box 604, New Delhi 1,
Hindujo.

Amsterdam, 20-2-1966

Estimataj samideanoj kaj kolegoj,

Koran dankon pro via letero de la 14-2, en kiu vi esprimis la deziron okazigi IFEF-kongreson en New Delhi.
Tiu letero estis por mi granda surprizo, des pli ĉar en la pasintaj semajnoj nia lando preparis grandskalan agadon por helpo al tiuj kiuj malsatas en Hindujo. En unu tago (Sabato 19-2) oni kolektis 18 milionojn da guldenoj!
Responde al via letero mi devas informi vin ke laŭregule iu el la landaj Asocioj, aliĝintaj al IFEF, kutime jam du jarojn antaŭe, invitas la kongreson al sia lando. La koncerna Landa Asocio starigas Kongresan Komitaton, kiu organizas la kongreson tute sub propra respondeco. Ke tiuj antaŭpreparoj postulas sufiĉe da tempo, vi povas konstati trarigardante la ekzemplerojn de nia organo LIF, kiujn mi sendis al vi.

Baldaŭ okazos nia 18-a kongreso en Utrecht (Nederlando), la 19-a por 1967 jam estas en preparo en Fulda (Germanio), supozeble en majo proksima ni havos inviton el Bulgario, dum ankaŭ Hispanio kaj Francio atendas sian vicon. Tial, kongreso en via lando, se ĝi montriĝus efektivigebla, povus okazi nur post kelkaj jaroj.
Aniĝo al IFEF, por esti bone informita pri nia Federacio kaj por esplori eblecon inviti IFEF kongreson al via lando, estas tre dezirinda por viaj fervojistaj esperantistoj.
Por faciligi la aniĝon al nia movado kaj por efektivigi la unuan kontakton povus esti tre utila organizi iun konferencon en via lando. En komitatkunsido en la 18-a kongreso ni esploros ĉu kelkdeko de la plej gravaj funkciuloj el diversaj landoj praktike subtenos sugeston por vojaĝi al via lando en februaro aŭ novembro 1967. Pri la rezulto de tiu esploro mi informos vin.

UTRECHT ★ URBO FERVOJA

Nia kongresurbo estas la nederlanda urbo de l'fervojoj super ĉiuj kaj ne nur unurilate. La ĉefa administracio de la akcia kompanio Nederlandaj Fervojoj (N.S.) estas en Utrecht. Kiam, post multe da kunfandiĝoj de negrandaj asocioj en 1917 la du gravuloj fondis intereso-komunumon, unu havis sian sidejon en Amsterdam, la dua en Utrecht. Sen ia dubo Utrecht tiam fariĝis la sidejo de la fervoja direkcio.

En parko apud la stacidomo jam tiutempe staris du administraj konstruoj kaj tuj post la milito (1918) komenciĝis la konstruado de nova grandega ejo por kiu estas oferita preskaŭ la tuta restaĵo de la parko. Sur la ŝtuparo de ĉi tiu monumenteca, iom malgaja, tria ĉef-konstruo, estas en 1953 farita la kongresa foto kaj ankaŭ ĉijare ĉi tiu oficiala evento okazos tie. Ĉe unu de la anguloj de la konstruo staras monumento por la memoro pri la fervojistoj pereintaj en la dua mondmilito.

La plej aĝa konstruo ĝis antaŭ nelonge estis uzata kiel ĉefa administrejo de la transporta kaj ekspeda entrepreno Van Gend & Loos, sed tiu konstruigis tre belan modernan ĉef-oficejon en la sama ĉirkaŭaĵo.

Malgraŭ tio, ke ĉiuj tri konstruoj estas uzataj de N.S., tamen oni suferas mankon je spaco kaj aliloke en la urbo kelkaj konstruoj estas uzataj. Ankaŭ aliloke sin trovas moderna instruejo kaj la bone konata esplora instituto O.R.E. estas hejmigita en kelke da iamaj patriciaj domoj, aĉetitaj de N.S. je la larĝa bulvardo de Utrecht „Maliebaan". Kompreneble pli da fervojaj aranĝoj estas en Utrecht: laborejo por dizeltrajnoj (ankaŭ T.E.E. tie estas konservata), laboratorio por la ekzamenado de ĉiaj materialoj, laborejo por la lumsignala servo kun tre moderna edukcentro, stokejo de surkonstruaj materialoj kaj veldejo por reloj ĝis dezirata longo. Kaj krome estas ankaŭ granda

N.V. HUIS, nia kongresejo, (kun la flaga bastono sur la tegmento) rigardata de Oudegracht. *Foto: Punt*



fabriko por la konstruo de fervoj- kaj tramveturiloj; preskaŭ ĉiuj elektraj trajn-unuoj tie estas konstruitaj. La fabriko tamen ne estas posedaĵo de N.S., ĝi estas la akcia societo „Werkspoor".
Utrecht estas grava fervojtrafiknodo. Unu rigardo al la fervoja mapo de Nederlando vin konvinkos tiurilate: Utrecht situas preskaŭ en la mezo de la lando kaj la grandaj linioj Nordo-Sudo kaj Oriento-Okcidento ĉi tie interkruciĝas. Tio rezultigis, ke la karaktero de la fervoja trafiko en Utrecht estas tute alia ol ekzemple en la stacioj de Rotterdam kaj Amsterdam. Utrecht havas grandegan nombron da trajnŝanĝantoj. En la rigida hortabelo de la Nederlandaj Fervojoj en Utrecht vi ĉiam retrovas trajngrupojn jen pluveturantajn al Amsterdam — sudo de la lando, sur la interligo Rotterdam-Den Haag — oriento de la lando, jen retrodirekte sed laŭ la sama aranĝo.
Krome la dense loĝata regiono ĉirkaŭ Utrecht estigis nombron da alvenaj linioj al tiu grava trafiko. Karakteriza por la stacio de Utrecht estas pro tio granda nombro da traveturantaj longdistancaj trajnoj („longdistanca" kompreneble en komparo kun tio kio en Nederlando estas longa!) kaj nombro da trajnoj mallongdistancaj de kaj al Utrecht.
La tuto da trajnoj ekveturanta en Utrecht je ordinara labortago inter la 5.00a kaj la 24.00a horoj estas proksimume 305 (la nombro da alvenantaj ja estas preskaŭ la sama).
Pro la relative etaj distancoj en Nederlando (kaj la situo ĉe la periferio de Eŭropo) dum la nokto ne veturas pasaĝertrajnoj. Kontraŭe al tio la vartrafiko grandaparte estas ŝovita al la nokto kaj, ĉar Utrecht kuŝas en la mezo de la lando, la frekvenco de la t.n. poŝtvartrajnoj (rapidaj vartrajnoj por la transporto de poŝtaĵoj kaj ekspres-varoj) kaj la homdenso sur la staciaj kajoj inter la 1a kaj 2a horoj estas preskaŭ egala al tiu inter la 13a kaj la 14a. Eble vi miras pro tio, ke urbo kia Utrecht havas nur unu stacion por pasaĝeroj, sed la kaŭzo de tio precipe estas la supremenciita trajnŝanĝado.
Oriente de la urbo ankoraŭ kuŝas dutraka linio, sed tiu estas ekskluzive uzata de la vartrajnoj, pro kio la stacio por pasaĝeroj estas plifaciligata. Je tiu ĉi linio situas la stacio Maliebaan, — antaŭe destinata al la pasaĝeroj, — en kiu nun loĝas la fervoja muzeo. La porpasaĝera stacio havas nur 5 kontinuajn kajtrakojn kaj krome 5, relative mallongajn senelirajn trakojn por la ĉirkaŭurba trafiko. La aliĝintaj strekoj ĉiuj estas provizitaj per aŭtomata bloksistemo (lumsignalo) kaj parte aranĝitaj por veturo per dusence uzebla trako.
Sude de la por-pasaĝera stacio situas modesta varmanovrejo.
La supera staciestro de Utrecht, s-ro Kasje (bonega esperantisto) esperas, ke li al nevasta societo el interesiĝantaj kongresanoj pri ekspluatado de stacioj, povos vidigi iom de tiu stacio.

W. L. van Leeuwen



Leganta monaĥo en Kloosterhof, Utrecht.
Foto: Punt.

Sur la titolpaĝo:

Kun granda sukceso okazis la XXVI Hispana Kongreso de Esperanto en Palencia dum julio 1965. Inter la anoj de L.K.K. estis tri membroj de I.F.E.F. nome: S-roj Dativo Blanco Seco, sekretario, Luis Martin Herrero kaj José Pérez Llorente. Okaze de la kongreso la urbestro bonvolis nomi straton kun la nomo de Esperanto. Sinceran gratulon al niaj hispanaj samideanoj kun tia afabla urba gvidantaro.

Esperanto-kursoj per televido

Sub la respondeco de la Sekretariejo pri Edukado de la Ŝtato S. Paulo (Brazilo) kaj dank' al kunlaboro de S. Paulo Esperanto-Asocio, okazis en la urbo S. Paulo, por la Kanaloj 2 kaj 5, la unuaj Esperanto-kursoj per televido prezentitaj en Brazilo.





La kurso ĉe la Kanalo 2 komenciĝis la 16-an de julio per intervjuo kun la prezidanto de S.P.E.A. (s-ro Adolpho Muniz Furtado) kaj al la Esperanto-instruistoj (s-roj Arnaldo Vianna kaj Walter Francini), farita de doktorino Marilia Antunes Alves, estrino de la fako pri Ŝtata Lerneja Televido. La lecionoj okazis inter la 19-a kaj la 30-a de lundo ĝis vendredo, inter la 6-a kaj 6,25 vespere.
Per la Kanalo 5 la kurso estis elsendita sabate posttagmeze kaj dimanĉe matene, en la tagoj 17, 18, 24 kaj 25-a de julio, sub la gvidado de la geinstruistoj Elvira Fontes kaj Horacio Pereira dos Santos.
Jam antaŭe, la 8-an de la sama monato, le prezidanto de S.P.E.A. respondis en televida programo ĉe la Kanalo 5, dum unu horo kaj 20 minutoj, al demandoj pri Esperanto faritaj de la produktanto de la programo, s-ro Arruda Junior.
Laŭ la opinio de la televidrigardantoj, la lecionoj de Esperanto plene sukcesis kaj, pro la intereso vekita, oni kredas ke baldaŭ S.P.E.A. estos denove invitata por prezenti kursojn.

S.Paulo Esperanto-Asocio petas al esperantistoj de tuta mondo sendi salutkartojn al:

Doktorino Marilia Antunes Alves,
Strato Antonio de Godoi, 122,
Sekretariejo Pri Edukado
S.Paulo - Brazilo

gratulante ŝin pro la starigo de pertelevida oficiala Esperanto-Kurso.



Novaj uniformoj de ĉeĥoslovakaj fervojistoj



En kunlaboro kun la nacia entrepreno „Otavan", en la urbo Třebon, la Ĉeĥoslovaka Ministerio por Trafiko preparis kelkajn modelojn de novaj uniformoj por la ĉeĥoslovakaj fervojistoj. La modeloj estis prezentitaj en malgranda revuo por modo. La partoprenintoj per sekreta voĉdono esprimis sian opinion pri la idividuaj proponitaj modeloj.
La ĉeestintoj per absoluta plimulto voĉdonis por moderna uniformo, kiu havas alian fasonon ol la ĝisnunaj. La bluzo havas modernan, pli vastan linion, kun modere malaltigita deklivo de ŝultroj. Ĝi estas butonumita nur per tri butonoj, du poŝoj estas malsupre kaj unu, pli malgranda, maldekstre supre. Super tiu ĉi poŝeto troviĝas ora fervoja insigno. Indiko de rangoj estas videbla sur la kolumo, kun blua surkudraĵo.
La ĉeĥoslovakaj fervojistoj ricevos sian novan uniformon en la dua jarduono de 1966.

Tradukis Št. el gazeto „Železničár", n-ro 9/1965.

Konstruado de la plej moderna certiga aranĝo ĉe Cehoslovakaj fervojo sur fervojlinio Plzeň-Cheb

La kompetentaj fakaj laborantoj de la sudokcidenta fervojo konigis la 24-an de majo ĵurnalistojn pri progresado de preparaj laboroj de fervojlinio Plzen—Cheb—Sokolov laŭ kio jam post forpaso de tri jaroj veturos elektraj vagonaroj sur la menciita linio. La pretigitaj laboroj rilatas ĉefe la enterigadon de kabeloj por malintensa kurento kaj tiu de regdirektado, de rekonstruado de tuneloj, de specialaj aranĝoj, de sendanĝerigaj aranĝoj por stacioj kaj fervojlinioj de la propra-elektrifikado.
La elspezojn oni kalkulas je pli ol 380 milionoj da ĉeĥosl. kronoj. En ĉi tiu sumo estas enkalkulita ankaŭ kostoj por konstruado de 250 diversaj konstruaĵoj. Unuafoje do servos en Ĉeĥoslovakujo sur elektrifikita linio de Plzen—Cheb al la fervojistoj t.n. longdistanca aranĝo, plej moderna kaj unika en la tuta fervojreto de ČSD. Jam nun oni rekonstruas por la tuta centra dispeĉerdeĵoro multajn stacidomojn.
Pri la projektoj plej parte okupiĝas la sovetaj faklaborantoj kun partopreno de ĉeĥoslovakaj teknikistoj kaj fakspertuloj. La tuta trafiko sur fervojlinio Plzen—Cheb estos priregota de ŝtabo de dispeĉeroj el unu centro kun sidejo en Plzen. Sur la tuta fervojlinio krom stacioj kun loka manipulado kaj tiuj de kiuj kondukas sekundaraj linioj, nek deĵoros iu ajn trafikdungitoj nek iaj trajnekspedistoj. La registara termino fiksas limdaton de la centraligado ĝis fino de jaro 1966 per elspezo de 72 milionoj da ĉeĥosl. kronoj.
Pri la necesaj ekipaĵoj zorgas diversparte la uzinoj sovetaj, hungaraj kaj ĉeĥoslovakaj.

Laŭ tagĵurnalo „Rudé Právo", 24.V.'65 esperantigis Ružička V.

Fervojaj spertoj en Irako dum mondmilito No. 1

Dum Mondmilito No. 1 mi min trovis en Mezopotamio (nun nomita IRAKO). Kiam la britoj eniris en Bagdadon la turkoj sin retiris laŭlonge de la relvojo de Bagdado al Samaro, sekcio de la fama Berlino — Bagdada Fervojo. Samtempe ili retiris ĉiujn lokomotivojn, detruis ĉiujn pontojn kaj akvoinstalojn ĉe la stacioj sed lasis ok vagonojn ĉe Bagdado.
Al mi falis la respondeco por rekonstrui la relvojon kiel eble plej baldaŭ. Ankaŭ kiam la britoj alvenis en Samaron ni devis plilongigi la linion ĝis Tekrito kaj samtempe konstrui alian linion de Bagdado al Hillah, la moderna urbo de Babilono kaj proksima al la ruinoj.
Mi estis priresponda ankaŭ por la konservado de la riveraj digoj ĉe la okcidenta bordo de la Tigriso. La lando Irako, ĉi tie, estas plejparte malpli alta ol la riverbordoj de Tigriso kaj Eŭfrato, do, krevo en la digo baldaŭ kaŭzos ke la tereno inter la riveroj estiĝu granda lago. La relvojo situas pli-malpli paralele al Tigriso, kaj pro tio, ke ekzistas la minaco de inundo, la trakbazo estas sur plenigaĵoj de du ĝis tri metroj altaj. Tranĉeoj okazas nur kie la linio trapasas la flankojn de la pluraj kanaloj uzitaj en antikvaj tempoj por irigaciado kaj trafiko sed nun ŝlimplenigitaj per jarcentoj de superfluado.
La grundo konsistas el tre densa ŝlimo (sedimento) nepenetrebla de akvo. Ĝi estas tiel densa, ke oni povas fosi du truojn apartigatajn per intervando, nur 10 cm dika, plenigi unu truon per akvo kaj ne unu guto penetros al la alia. Eĉ pluvego ne penetras pli ol kelkajn milimetrojn kaj ĝi post pluveto iĝas kvazaŭ kovrita per saplesivo. Oni ne povas direkti aŭtomobilon kaj tre malfacile povas piediri.
Alian strangan fenomenon mi notis. Iafoje, kiam la akvo staris kontraŭ terplenigaĵo 3 metrojn alta ĉe unu flanko, la alia taluso estis tute seka, sed post kelkaj tagoj aperis malsekaj lokoj, ne sur la taluso sed eble 100 metrojn for de la taluso. La klarigo ŝajne estas ke en antikvaj tempoj ĉi tiu loko estis surloĝita kaj tavolo de potpecoj, longtempe superŝutita de sedimento lasas la akvon malrapide traflui sub la plenigaĵo.
Pro la forpreno de la lokomotivoj estis necese improvizi rimedojn por utiligi la vagonojn kiuj estis lasitaj en Bagdado.
Niaj meĥanistoj muntis relvojajn radojn je „Peerless" ŝarĝaŭtomobilo. Ĉi tiu kunmetaĵo sukcese trenis tri sentegmentajn plenŝarĝitajn vagonojn kun malaltaj vandoj supren sur klinaĵon de 1 : 100.
Ĉar la linio estis rekonstruata, ni devis ankaŭ improvizi metodon inversigi la „aŭtolokomotivon". Jen la metodo uzita: Trovinte la pezcentron de gravito kaj provizante solidan bazon inter la reloj, ni suprenlevis la „lokomotivon" per krikego, sufiĉe por transpasi la relkapojn kaj zorge turnis ĝin kaj mallevis ĝin denove sur la relojn. Estis tre stranga spektaklo vidi grandan aŭtomobilon sidanta orte al la trako super tri metra plenigaĵo!
Dume en Samaro la turkoj faris grandan eraron. Ĉiujn lokomotivojn ili deponis sur unu trakon, kelkaj dudek kvar, sed ofte tendro al tendro. Tiam ili eksplodigis ĉiujn cilindrojn laŭlonge de unu flanko, kun la rezulto, ke post nelonge ni havis 12 lokomotivojn en bonstato. Ili ankaŭ elsplodigis kelkajn fajrujojn sed ni facile riparis ilin.
La rondan lokomotivejon en Samaro ili nur parte detruis kaj penis malutiligi la turnplaton, iriginte lokomotivon en la turnplatan kavaĵon. Ĉi tiun ni rereligis per krikegoj.
La pontojn ni riparis per „birdkaĝoj" el ŝpaloj, kie eble. Ĉe plilongaj pontoj ni uzis malaltnivelajn deviigojn.
Ĉar en suda Irako estas tre malmultaj arboj, kun escepto de daktilaj palmoj, estis necese uzi armitan betonon. La ŝtalaj stangoj kaj cemento estis transportataj el Hindujo. La sablon ni havigis el la rivero mem kaj la gruzon el la gruzminejo laŭlonge de la relvojo.
La irakanoj tiutempe, ankoraŭ uzis ŝlimon kaj pajlon por fabriki brikojn, same kiel dum antikvaj tempoj, sed ni modelis brikojn el ŝlimo miksita kun sablo kaj ili estas pli rezistaj ol la aliaj eĉ se nur sunbakitaj. Ni ankaŭ instalis fornojn hejtatajn per bruloleo. La rezulto estis tre kontentiga.
Ni anstataŭigis armbetonajn trabojn kaj ĉevronojn por lignaj. Por domoj ni uzis fornobrulitajn brikojn en la fundamentoj kaj sunobakitajn por la muroj kun supra vico de fornobrulitaj sur kiuj sidis „betonaj lignaj" pecoj. La muroj estis ŝmirataj per gipso. Ĉi tiu materialo estas facile havebla kaj donas sufiĉan protekton kontraŭ pluvo se estas tegmentrando. Ĝi estas minata de la araboj per stranga metodo. La gipso kuŝas en

La fervojoj en Taĝika Soveta Socialista Respubliko

(Artikolo en Železničář n-ro 1-1966, tradukis -eto)

Antaŭ la Granda oktobra socialista revolucio Taĝikio estis la plej malprogresinta lando de Meza Azio, kun primitiva agrikulturo, entute regata de princo, grandbienuloj kaj pastroj. La 14-an de oktobro 1924 oni fondis aŭtonoman respublikon en la kadro de Uzbeka Soveta Socialista Respubliko kaj la 5-an de decembro 1929 ĝi fariĝis federacia respubliko.

La karaktero de la lando

La Taĝika SSR situas plej alte el ĉiuj federaciaj respublikoj kaj sur ĝia teritorio etendiĝas la montegaro Pamir kun sia plej alta monto de 7495 m super la marnivelo. Montpasejojn oni trovas eĉ en la alteco de 3000 m. Oni sukcesis konstrui tie montŝoseojn — nur en la tempo de soveta regado. Inter la montarĉenoj ekzistas multaj profundaj valoj, el kiuj tiuj, kiuj estas malfermitaj suden, nomiĝas „Soveta Sahara" pro la eksterordinare varmega klimato.

Pro la montegara karaktero la homdenseco estas tre malregula. La plej granda estas norde en la valo de Fergand — ĝis pli ol 100 loĝantoj je 1 km2, kontraŭe al Pamir, kie unu loĝanto povas disponi pri 10 km2.

Fervojoj

La tre varia tereno malfaciligis al konstruistoj la kreadon de la fervojreto kaj tial do la plej granda parto de la lando estas sen fervojoj. En la norda parto situas fervojo el Uzbeka SSR, kiu, trapasas la nordan ekstremaĵon de Taĝikio kaj ree enteritoriiĝas la Usbekan SSR-on en la valo de Fergand. Sur la teritorio de Taĝikio troviĝas la stacioj Pridonovo, Proletarsk, Bjelozerskij, Leninabad, Zavadskij, Vjerevkino, Kovalskij kaj Melnikovo. La linisekcio mezuras 97 km. La plej konata urbo ĉe tiu ĉi fervojlinio estas Leninabad, la centro de malpezakaj nutraĵ-industrioj.

De tiu ĉi ĉefa fervojo branĉiĝas en la stacio Melnikovo (sudorienten) 53 km longa linio, celanta al Ŝurab. Sur tiu ĉi linio trafikas t.n. mikstrajnoj, nome kun komuna transporto de pasaĝeroj kaj varoj. Tiu ĉi linisekcio havas 3 staciojn. La ĉefa fervojo estis inaŭgurita la 1.3.1898 kaj la branĉlinio nur post la Granda Oktobra Socialista Revolucio.

La dua fervojlinio, enpenetranta la teritorion de Taĝikio, ree komenciĝas en la Uzbeka SSR. Ĝi estis konstruita en la tempo de imperiestra Rusio de la „Fervojsocieto de Buĥara" el Kagan ĝis Termez (491 km), kie ĝi turniĝas norden, ĝi paralelas la Taĝik-Uzbekan landlimon kaj malantaŭ la stacio Sary Assija ĝi eniĝas la teritorion de Taĝika SSR, kie estas poste stacioj Paĥtaabad, Regar, Ĉeptura (181 km de Termez), plue Ĥaanaka, Ajni kaj la ĉefurbo Stalinabad (43 km de Ĉeptura).

La linio kondukas pluen ankoraŭ 20 km orienten al la finstacio Jangi-Bazar. Entute sur la teritorio de Taĝikio troviĝas proksimume 100 km de tiu ĉi linio. Stalinabad havas senperan konekton kun Taŝkent kaj Moskva per lit-, kuŝkaj restoraci-vagonoj.

En la lastaj jaroj estis finkonstruita fervojo el Stalinabad suden. Ties konstruado dume finiĝis proksime de la afgana limo per la stacio Nijnij Pjnĝ. Ambaŭ nomitaj fervojoj, tuŝantaj la teritorion de Taĝikio, ne estas reciproke ligitaj kaj ilia reciproka distanco aerlinie estas preskaŭ 200 km.

Oni projektas ja pluajn fervojliniojn en la internan teritoron de Taĝika SSR, sed la ĝenerala kaj ĉefa trafiko tra la tuta respubliko efektiviĝos per ŝoseoj, kiuj estis ĉi tie konstruitaj fortike kaj moderne.

Zdeněk Vedral.

---

dika tavolo ĉe la surfaco. Ili fosas kavon en ĝi kaj ĉe la rando de la kavo ili fosas alian malpli grandan. Ili ĵetas kuglegon en la kaveton. Ĉi tiu ago delokas malgrandan kvanton da gipso, kiu falas en la pligrandan kaj estas portata en korboj al vagono.

Kiam mi malkovris tian procedon, mi prenis pioĉon kaj saltis en la truegon, subpikis la randon kaj kompreneble enfalis granda kvanto. La araboj tre aprobis kaj post tiam adaptis la „novan" metodon. Supozeble la antaŭa estis uzita dum multaj generacioj. Tamen, la araboj, spite la uzon de tempohonoritaj metodoj, estas tre viglaj kaj emaj por adapti aliajn, plibonajn.

Ili estas tre fiera popolo, sed se oni traktas ilin kun kompreno ili respondas kaj miaj rilatoj kun ili ĉiam restis kontentigaj.

E. M. Rosher

Sukcesa seminario kaj Feriosemajno en Primorsko

Bulgara Esperanto-Junularo sukcese okazigis la Duan Internacian Seminarion kaj Feriosemajnon (20-31.VIII.) en la ĉarma feriejo PRIMORSKO — mondfama internacia junulara komplekso. Partoprenis gejunuloj el Jugoslavio, Francio, Italio, Nederlando, Bulgario, USSR, Danlando, GDR k.a.
La somerumejo kun siaj 2000 diversnaciaj ripozantoj — gejunuloj el 41 landoj de la mondo — kaj per sia temperamente pulsanta vivo kreis por Esperanto ŝajne etan ĉemaran paradizon. Pitoreske bela ĉirkaŭaĵo kaj, luksa moderna komplekso kun majesta aspekto, blua kristalakva maro kaj varmaj dunoriĉaj strandoj, mistere flustranta tenta arbaro kaj neforgeseblaj ĉarmaj vesperoj je modernaj dancoj, ludoj kaj distraĵoj, abundaj manĝaĵoj kaj allogaj bulgaraj fruktoj.... ho, malfacile priskriebla estas la restado en la ĉarma PRIMORSKO.... la ferioj dum la aranĝo de Bulgara Esperanto-junularo.
Krom multaj programeroj, kiel: sportaj konkursoj, Revuo de la Modo, Vespero de amuzludoj kaj ŝercoj, Fajro de la Amikeco, germana, pola, ĉeĥa belartaj vesperoj, filmoj.... okazis ankaŭ speciala Vespero de Esperanto sur la subĉiela apudmara ĉefamuzejo en ĉeesto de ĉ. 400 feriantoj.
Menciindaj estas la altnivelaj koncertoj de popolstila dancensemblo kaj de la simfonia orkestro-Burgas, la elekto de Miss PRIMORSKO (ĉeĥino), la ĝuoplena ekskurso per ŝipo kaj boatoj laŭ la rivero ROPOTAMO, fama per siaj florantaj nimfeoj....
Tamen plej pompa kaj brila estis la Karnavala Festo de NEPTUNO, dum kies revuo de maskoj la esperantista grupo gajnis fortan aplaŭdon. Unika festo ĉe la Nigra Maro en Primorsko, koncize priskribebla sur multe da spaco. Travivaĵoj kaj bildoj, memorataj por ĉiam.
Dank'al sperta gvidado de la Komplekso — PRIMORSKO (tute gejunula) sukcesis ankaŭ la Esperanto-informado (en 10 lingvoj disaŭdigata). Viglaj estis ankaŭ la seminariaj okupoj sub la ĉefa temo „1965-Jaro de Internacia Kunlaboro". Unuan prelegon legis k-do Haim LEVI, ĵurnalisto el Sofio („La ekonomie progresintaj ŝtatoj devas helpi al la postrestintaj landoj, noveliberiĝintaj el la koloniisma jugo"). La dua prelego estis de Dimitr DIMOV, juristo el Varna, pri temo „La signifo de UNO hodiaŭ kaj morgaŭ por plifortigo de l'internacia kunlaboro". Post ambaŭ prelegoj okazis interesa diskutado kaj interŝanĝo de opinioj. Oni tuŝis ankaŭ aliajn nuntempajn problemojn (detala raporto en „Bulgario").
Roger IMBERT (franco) laŭtlegis belan spritaĵon „Erinaco promenas tra Esperantujo", dece mokante strangaĵojn de la esperantistaro.
Ĝis revido, karaj geamikoj.... en 1966!

Nada CRNKOVIĈ,
(Studenta Esperanto-Klubo)
Zagrebo

Ni gratulas!

Okaze de la Tutŝtata Konferenco de Esperanto-rondetoj, okazinta en Olomouc la 11-an kaj 12-an de decembro 1965, i.a. fame konataj oferemaj samideanoj, ankaŭ s-ro Jar. Řebiček, inĝeniero de konstru-konserva servo de la Ĉeĥoslovakaj ŝtataj fervojoj, estis honorigata per „diplomo pro meritoj", per kiu la oficialaj instancoj rekonis lian laboron por Esperanto. La saman diplomon ricevis ankaŭ em. fervojisto, s-ano Frant. Pytloun en Poděbrady.

*

Dum decembro 1965 edziĝis la svisa kolego Emil Ammann, kiu antaŭ kelkaj jaroj elmigris al Sidney, Aŭstralio, kun fraŭlino Ilka Figueira el Brazilo. Tiel kondukis 12-jara korespondado al glora celo.
Gratulon al la internaciaj geedzoj!

Ni kondolencas

Bertil Örtengren mortis.
La sveda sekcio denove perdis pioniron. Mortis Bertil Örtengren, Solna, pro embolio, la 20-an de januaro. Li estis 70-jara. De la fondiĝo en 1951 ĝis 1959 li estis sekretario de la sveda sekcio de IFEF. Ĉiuj ŝatis lin pro lia nobla karaktero kaj bonhumoro. Majstre li uzis nian karan lingvon kaj liaj vidpunktoj ofte venkis en diskutoj. Li eminente kapablis vortludi kaj svede kaj esperante. Ĉe la entombigo parolis Folke Pettersson kaj Hjalmar Osson kiel amikoj kaj reprezentantoj por SFEF kaj la granda internacia familio.
Al lia vidvino kaj familio ni esprimas nian profundan funebron.

La dua fervojlinio, ekipita per elektra alternkurerto en ĈSSR

(Artikolo en Rudé právo n-ro 4/1966, tradukis -eto)

Ni preparas la duan fervoj-arterion. Novaj elektraj lokomotivoj. Ankaŭ nunjare daŭras la renovigado kaj modernigado de niaj fervojoj. Tuj komence de la jaro — la 6-an de januaro — inaŭguris la trafikministro pluan elektrigitan parton de nia fervojreto. Ĝi plirapidigos la var- kaj pasaĝer-trafikojn. La fervojo atendas nunjare ankaŭ liveron de novaj lokomotivoj kaj vagonoj. Oni intencas ankaŭ plu modernigi la fervojajn instalaĵojn.

La unua nove elektrigita fervojlinio estas tiu de Kolín trans Havlíĉkuv Brod al Jihlava. Ĝi estas la dua linio en nia respubliko, kie oni uzas alternkurenton kaj samtempe ĝi estas parto de la dua fervojarterio transversen de la ŝtato. Dum plena trafiko la konstrukostoj estos kompensitaj post kelkaj jaroj. Ĝis fino de la jaro la linio etendiĝos el Havlíĉkuv Brod tra Ždár nad Sázavou al Brno. En la venontaj jaroj lokomotivoj de elektra alternfluo veturos pluen al Břeclav — Bratislava kaj Štúrovo.
Por la regiono de Ĉeskomoravská vysoĉina (Bohem-Moravia altaĵo) la modernigo de la linioj estos tre signifoplena. En la montara tereno elektraj lokomotivoj trenos 50% pli da ŝarĝo ol la vaporaj.
La troleodratoj sterniĝis ankaŭ super pluaj linioj: Velky Osek — Hradec Králové al Pardubice. Sur tiuj ĉi du linioj veturos elektraj lokomotivoj per kontinua kurento.
La trafiko sur la nove elektrigitaj linioj densiĝos laŭ la rapideco de liverado de novaj elektraj lokomotivoj. La fervojo estas ricevonta proksimume 60 novajn lokomotivojn por alternkurento. Unuavice ili trafikos sur la linio Kolín — Havlíĉkuv Brod kaj fine de la jaro verŝajne ĝis Brno. Kelkaj tiuj ĉi lokomotivoj estos liveritaj ankaŭ por la unua tiuspeca linio el Plzen al Horaždovice.
Modernigon de la veturilstoko garantios ĉirkaŭ 25 elektraj lokomotivoj por kontinua kurento kaj 170 dizellokomotivoj. Por la pasaĝertrafiko oni importos modernajn vagonojn el Hungario kaj Germana Demokrata Respubliko. Tiuj ĉi tipoj de modernaj vagonoj entenas neonlumilojn, centrohejtilon kaj aerumilon, lavejojn. Rapidtrajnajn motorvagonojn liveros la nacia entrepreno „Tatra" en Studénka.

Korespondpetoj

S-ro Fridrich Zöld, ul. Vystavby 1, Košice, Ĉeĥoslovakio, 30-j. teknikisto, dez. tutm. leterkontakton. Kolektas kaj interŝ. esperantaĵojn, p.markojn, etikedojn de biero kaj alumetoj, insignojn, emblemojn.

S-ro Gerald Hawksby, „Henley" 91, Racecourse Road, East Ayton, Scarborough, Yorkshire, Anglio, dez. kor. kun fervojistoj en aliaj landoj, kiuj prizorgas kaj bredas tropikajn fiŝojn.

Fervojista Fakgrupo de la Hungara Esp. Asocio „M.A.V." en Kiskunhalas, Hungario, dez. kontaktojn grupajn kaj personajn kun ĉiu lando, interŝ. bildkartojn, esperantaĵojn, revuojn, k.t.p. Ĉiu skribinto ricevos respondon.

S-ro Friedrich Mager, Espenstrasse 34, 623 Frankfurt-Griesheim, Germanio, dez. kor. kun kolektantoj de Esp.-poŝtmarkoj kaj Esp.vinjetoj.

Recenzo

Gvidlibro tra Paris. Originale verkita de Julieta. Kovrilo kaj ilustraĵoj de l'aŭtoro. 250 paĝoj. Eld. Esperantaj Francaj Eldonoj, Marmande, Francujo. Prezo: 12.70 fr. + sendkostoj.
Kiu intencas viziti Parizon trovos en ĉi tiu verko detalan priskribon de ĉiuj vidindaĵoj de tiu urbo kaj de multaj rekomendindaj promenoj. La metoda aranĝo kaj la 28 fotoj, 33 plumdesegnaĵoj kaj 13 kvartalplanoj faras ĉi tiun gvidlibron tre praktika. En fortika kelkkolora kovrilo. Ĉarma libro, kies aŭtoro ŝatas sian urbon.

Tagordo por la kunveno de la terminara komisiono

1. La GEFA-Terminareto, ĝiaj celo kaj utiligo
2. Kiel daŭrigi la traduklaboron pri pri la UIC-leksikono kaj kiel ĝin utiligi por la IFEF-membraro.

Gastoj bonvenaj!

Bonvolu kunporti proprajn ideojn, precipe pri 2.

Libro-Servo en la kongresejo

Dum nia 18a I.F.E.F.-kongreso funkcias en nia kongresejo libro-vendejo en kiu vi, krom libroj Esperantlingvaj, ankaŭ povas aĉeti ĉiajn Esperantaĵojn t.n.: bildkartojn pri Utrecht: prezo ned. gld 1.— por 10 pecoj, bierglasojn kun la verda stelo kaj teksto „Esperanto la internacia lingvo" po ned. gld. 1.—; alumetojn kun bildoj de E.-monumentoj, ĉiu skatoleto po ned. gld. 0.30; gluplastikojn por aŭtomobiloj, aŭ mopedoj k.t.p. po ned. gld. 0.50; gutsorbilojn, ĉiu skatoleto po ned. gld. 0.80.

Plue mi atentigas la kongresanojn pri granda nacia poŝtmarko-ekspozicio en la „Juliana halo" Graadt van Roggenweg Utrecht (pr. 5 minutoj de la stacidomo) kie ankaŭ E.-poŝtmarkoj estas ekspoziciataj. D. Goslinga.



Panoramo de Budapeŝto.



Kecskemét.
Ekskursa urbo dum la U.K. La vigla Esperanto Movado povas fieri, ĉar oni instruas Esperanton en tri lernejoj. En la informejo de la stacidomo troviĝas adresaro de la loka esperantistaro. Imitinda ekzemplo.

Favora novaĵo por partoprenintoj al la 51-a U.K.

D-ro S. Bácskai informis nin, ke la hungara registaro decidis ne postuli antaŭpagon de la partoprenontoj de la 51-a Universala Kongreso.

Por la vizo ili pagos nur 50%, tramoj kaj trolibusoj en Budapest estos senpage uzeblaj; MÁV certigas al ĉiu fervojisto senpagan fervojbileton kaj por nefervojistoj biletojn favorprezajn.

Al la landaj deligitoj de IFEF oni proponas senpagan tranoktadon en du-litaj ĉambroj en la fervojista hotelo en Budapest.

Por la fervojistoj oni aranĝos fakan kunvenon kaj tuttagan ekskurson al Debrecen, kun speciala programo: Puszta (stepo), Hortobágy (ĉevalaro) k.t.p.

La faka kunveno okazos la 3-an de aŭgusto en la kupola ĉambro de la Muzeo de Trafikiloj (Közlekedési Muzeum).

Prelegonto estas d-ro Vince Mészáros, la direktoro de la muzeo.

Temo de la prelego: „La kultura kaj ekonomia intergrado de la homaro en la historio de la trafika kaj fervoja teknika evoluo."

Ni supozas, ke tiu ĉi citaĵo el la letero de s-ro Bácskai stimulos multajn fervojistojn ankoraŭfoje vojaĝi al bela Budapest.

Ni esperas renkonti ilin almenaŭ dum la specialaj por-fervojistaj aranĝoj.

Esperanto - Presejo, Hardinxveld.